

Avis d'émission d'une Directive de Navigabilité (AD)* par

☐

l'EASA, European Aviation Safety Agency

☒

l'autorité primaire d'un matériel étranger

Les examens ou modifications décrits ou rappelés ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans la Directive de Navigabilité citée ci-dessous entraîne l'incapacité au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 05/2007 du 28 février 2007)

Directive de Navigabilité de la FAA de référence 2004-23-02 Correction

RAYTHEON AIRCRAFT COMPANY

Avions BEECH 65, 70, 90, 99, 100, 200, 200T, 300, 1900

Atterrisseur - Criques fourche train avant

Cette Directive de Navigabilité corrige l'AD FAA 2004-23-02.

Nota pour les exploitants et organismes d'entretien d'aéronefs inscrits au registre français :

Si l'AD jointe invite à un contact vers l'autorité primaire de l'AD, contacter le bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

Si pour l'exécution d'une tâche donnée, l'AD jointe se réfère à une qualification de personnel répondant à une réglementation nationale, il est possible de faire intervenir, pour cette tâche, du personnel de qualification équivalente acceptée dans l'Union Européenne.

Si l'AD jointe se réfère à une donnée de navigabilité ou une instruction pour le maintien de la navigabilité (Manuel de Vol, Manuel de Maintenance, ...) qui n'est pas celle approuvée ou pas celle en vigueur en France ou si l'AD jointe présente une difficulté d'application liée à sa spécificité nationale, exposer le problème auprès du département technique du GSAC (par courriel à "contact@gsac.fr" ou par fax au 01 46 90 48 48) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

La recopie de cette AD peut avoir dégradé la définition du document présenté. En cas de difficulté à lire certains éléments de cette AD, se reporter à l'AD originale mise à disposition par l'autorité primaire de l'AD.

* Cette AD est exigible au titre du règlement Européen 1702/2003 ou de la Décision n° 2/2003 de l'EASA.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service
Washington, DC



U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

[CORRECTION published in Federal Register February 16, 2007 (Volume 72, Number 32); Page 7581; www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html]. Go to attached "pdf" copy for full correction text. This copy reflects the correction

2004-23-02 Raytheon Aircraft Company: Amendment 39-13857; Docket No. 2003-CE-51-AD.

When Does This AD Become Effective?

(a) This AD becomes effective on December 23, 2004.

What Other ADs Are Affected by This Action?

(b) This AD supersedes AD 87-22-01 R1, Amendment 39-6312.

What Airplanes Are Affected by This AD?

(c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that:

- (1) Do not incorporate Kit No. 1001-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable); and
- (2) Are certificated in any category:

Model	Serial numbers
(i) A65 and A65-8200	LC-240 through LC-335.
(ii) 70	LB-1 through LB-35.
(iii) 65-A80, 65-A80-8800, and 65-B80	LD-151 through LD-511.
(iv) 65-88	LP-1 through LP-26, LP-28, and LP-30 through LP-47.
(v) 65-90, 65-A90, B90, C90, and C90A	LJ-1 through LJ-1190.
(vi) 65-A90-1 (U-21A, JU-21A, U-21G, RU-21A, RU-21D, and RU-21H).	LM-1 through LM-141.
(vii) 65-A90-2 (RU-21B)	LS-1 through LS-3.
(viii) 65-A90-3 (RU-21C)	LT-1 and LT-2.
(ix) 65-A90-4 (RU-21E and RU-21H)	LU-1 through LU-15.
(x) E90	LW-1 through LW-347.
(xi) F90	LA-2 through LA-236.
(xii) H90 (T-44A)	LL-1 through LL-61.
(xiii) 99, 99A, A99, A99A, B99, and C99	U-1 through U-239.
(xiv) 100 and A100	B-2 through B-93, and B-100 through B-247.
(xv) A100 (U-21F)	B-95 through B-99.
(xvi) A100-1 (U-21J)	BB-3 through BB-5.
(xvii) B100	BE-1 through BE-137.
(xviii) 200 and B200	BB-2, and BB-6 through BB-1314.
(xix) 200C and B200C	BL-1 through BL-72, and BL-124 through BL-131.
(xx) 200CT and B200CT	BN-1 through BN-4.
(xxi) 200T and B200T	BT-1 through BT-33.
(xxii) A200 (C-12A and C-12C)	BC-1 through BC-75 and BD-1 through BD-30.
(xxiii) A200C (UC-12B)	BJ-1 through BJ-66.

Model	Serial numbers
(xxiv) A200CT (C-12D, FWC-12D, and C-12F)	BP-1, BP-7 through BP-11, BP-19, and BP-24 through BP-63.
(xxv) A200CT (RC-12D and RC-12H)	GR-1 through GR-19.
(xxvi) A200CT (RC-12G)	FC-1 through FC-3.
(xxvii) A200CT (RC-12K)	FE-1 through FE-9.
(xxviii) B200C (C-12F)	BL-73 through BL-112, BL-118 through BL-123, and BP-64 through BP-71.
(xxix) B200C (UC-12F)	BU-1 through BU-10.
(xxx) B200C (UC-12M)	BV-1 through BV-10.
(xxxi) 300	FA-1 through FA-168, and FF-1 through FF-19.
(xxxii) 1900	UA-1 through UA-3.
(xxxiii) 1900C	UB-1 through UB-74, and UC-1 through UC-78.
(xxxiv) 1900C (C-12J)	UD-1 through UD-6.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) The actions specified in this AD are intended to detect and correct cracks in the nose landing gear (NLG) fork, which could result in reduced structural integrity and failure of the NLG fork to carry design ultimate load. This failure could result in loss of control of the airplane during take off, landing, and taxi operations.

What Must I Do To Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect, using fluorescent liquid penetrant or magnetic particle method, the nose landing gear (NLG) fork assembly for any signs of cracks unless Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable) is incorporated, then no further action is required.	<i>For airplanes previously affected by AD 87-22-01 R1:</i> Initially inspect within 200 hours time-in service (TIS) after the last inspection required by AD 87-22-01 R1. <i>For airplanes not previously affected by AD 87-22-01 R1:</i> Initially inspect within the next 200 hours TIS after December 23, 2004 (the effective date of this AD), unless already done.	Follow the instructions in Part II of Raytheon Aircraft Company Mandatory Service Bulletin SB 32-2102, Revision 7, Revised: July, 2003.
(2) If cracks are found during the inspection required in paragraph (e)(1) of this AD, incorporate Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable).	Before further flight after December 23, 2004 (the effective date of this AD).	Follow the instructions in Part II of Raytheon Aircraft Company Mandatory Service Bulletin SB 32-2102, Revision 7, Revised: July, 2003.
(3) If no cracks are found during the inspection required in paragraph (e)(1) of this AD, repetitively inspect until Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-015-1 S (as applicable) is incorporated. When Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S is incorporated, no further action is required.	Repetitively inspect at intervals not to exceed 200 hours TIS after the initial inspection required in paragraph (e)(1) of this AD. Incorporate Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable) prior to further flight after any inspection in which cracks are found.	Follow the instructions in Part II of Raytheon Aircraft Company Mandatory Service Bulletin SB 32-2102, Revision 7, Revised: July, 2003.
(4) Incorporating Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable) is the terminating action for the repetitive inspection requirements specified in paragraph (e)(3) of this AD.	Kit No. 101-8030-1 S or Kit No. 114-8015-1 S (as applicable) can be incorporated at any time. When incorporated, no further action is required.	Follow Raytheon Aircraft Company Mandatory Service Bulletin SB 32-2102, Revision 7, Revised: July, 2003.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Steven E. Potter, Aerospace Engineer, Wichita ACO, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4124; facsimile: (316) 946-4407.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in Raytheon Aircraft Company Mandatory Service Bulletin SB 32-2102, Revision 7, Revised: July, 2003. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Raytheon Aircraft Company, 9709 E. Central, Wichita, Kansas 67201-0085; telephone: (800) 429-5372 or (316) 676-3140. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call (202) 741-6030, or go to:

http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html

Issued in Kansas City, Missouri, on November 1, 2004.

James E. Jackson,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de la FAA de référence 2004-23-02 Correction

RAYTHEON AIRCRAFT COMPANY

Avions BEECH 65, 70, 90, 99, 100, 200, 200T, 300, 1900

1. MATERIELS CONCERNES :

La présente Directive de Navigabilité s'applique aux modèles et aux numéros de série d'avions ci-dessous, ne comprenant pas les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S.

Modèle	Numéros de série
(i) A65 and A65-8200	LC-240 à LC-335.
(ii) 70	LB-1 à LB-35.
(iii) 65-A80, 65-A80-8800, et 65-B80	LD-151 à LD-511.
(iv) 65-88	LP-1 à LP-26, LP-28, et LP-30 à LP-47.
(v) 65-90, 65-A90, B90, C90, and C90A	LJ-1 à LJ-1190.
(vi) 65-A90-1 (U-21A, JU-21A, U-21G, RU-21A, RU-21D, et RU-21H).	LM-1 à LM-141.
(vii) 65-A90-2 (RU-21B)	LS-1 à LS-3.
(viii) 65-A90-3 (RU-21C)	LT-1 et LT-2.
(ix) 65-A90-4 (RU-21E et RU-21H)	LU-1 à LU-15.
(x) E90	LW-1 à LW-347.
(xi) F90	LA-2 à LA-236.
(xii) H90 (T-44A)	LL-1 à LL-61.
(xiii) 99, 99A, A99, A99A, B99, et C99	U-1 à U-239.
(xiv) 100 et A100	B-2 à B-93, et B-100 à B-247.
(xv) A100 (U-21F)	B-95 à B-99.
(xvi) A100-1 (U-21J)	BB-3 à BB-5.
(xvii) B100	BE-1 à BE-137.
(xviii) 200 et B200	BB-2, et BB-6 à BB-1314.
(xix) 200C et B200C	BL-1 à BL-72, et BL-124 à BL-131.
(xx) 200CT et B200CT	BN-1 à BN-4.
(xxi) 200T et B200T	BT-1 à BT-33.
(xxii) A200 (C-12A and C-12C)	BC-1 à BC-75 et BD-1 à BD-30.
(xxiii) A200C (UC-12B)	BJ-1 à BJ-66.
(xxiv) A200CT (C-12D, FWC-12D, et C-12F)	BP-1, BP-7 à BP-11, BP-19, et BP-24 à BP-63.
(xxv) A200CT (RC-12D and RC-12H)	GR-1 à GR-19.
(xxvi) A200CT (RC-12G)	FC-1 à FC-3.
(xxvii) A200CT (RC-12K)	FE-1 à FE-9.
(xxviii) B200C (C-12F)	BL-73 à BL-112, BL-118 à BL-123, et BP-64 à BP-71.
(xxix) B200C (UC-12F)	BU-1 à BU-10.
(xxx) B200C (UC-12M)	BV-1 à BV-10.
(xxxi) 300	FA-1 à FA-168, et FF-1 à FF-19.
(xxxii) 1900	UA-1 à UA-3.
(xxxiii) 1900C	UB-1 à UB-74, et UC-1 à UC-78.
(xxxiv) 1900C (C-12J)	UD-1 à UD-6.

2. RAISON :

Des criques ont été mises en évidence sur les fourches de l'atterrisseur avant. Cette AD a pour objet de détecter et corriger ces criques qui pourraient conduire à une intégrité structurale réduite et à une rupture de la fourche, d'où une perte éventuelle de contrôle de l'avion pendant le décollage, l'atterrissage et le roulage.

3. ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Les actions suivantes sont rendues impératives conformément au Bulletin Service Impératif RAYTHEON AIRCRAFT COMPANY 32-2102, Révision 7 de juillet 2003 :

Actions	Délais d'application
3.1. Réaliser un contrôle de ressuage fluorescent ou une magnétoscopie sur la fourche de l'atterrisseur avant pour détecter les criques (sauf si les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S sont incorporés).	- Pour les avions précédemment concernés par l'AD 87-22-01 R1, effectuer le contrôle initial dans les 200 heures de vol après la dernière inspection relative à cette AD. - Pour les avions non précédemment concernés par l'AD 87-22-01 R1, sauf si déjà réalisé, effectuer le contrôle initial dans les 200 heures de vol après le 23 décembre 2004 (date d'entrée en vigueur de cette AD).
3.2. Si des criques sont trouvées durant les actions du § 3.1. incorporer les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S (selon applicabilité).	Avant le prochain vol suivant le 23 décembre 2004 (date d'entrée en vigueur de cette AD).
3.3. Si aucune crique n'est trouvée durant les actions du § 3.1., faire des contrôles répétitifs jusqu'à ce que les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S soient incorporés. Aucune action n'est ensuite exigée.	Contrôler à des intervalles inférieurs ou égaux à 200 heures de vol après l'inspection initiale du § 3.1. de cette AD. Incorporer les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S (selon applicabilité) avant le prochain vol si des criques sont détectées.
3.4. La mise en place des Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S (selon applicabilité) met fin au cycle des contrôles répétitifs du § 3.3. de cette AD.	Les Kits n° 1001-8030-1 S ou 114-8015-1 S (selon applicabilité) peuvent être incorporés n'importe quand. Aucune action supplémentaire n'est alors nécessaire.

4. REFERENCE :

Bulletin Service Impératif RAYTHEON AIRCRAFT COMPANY 32-2102, Révision 7 de juillet 2003.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

23 décembre 2004.